



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 119]

नई दिल्ली, सोमवार, अगस्त 28, 2000/भाद्र 6, 1922

No. 119]

NEW DELHI, MONDAY, AUGUST 28, 2000/BHADRA 6, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 अगस्त, 2000

सं. एमएफ/एनएमपीटी/56/97-टीएमपी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्यू मंगलोर पत्तन न्यास के इसकी नई ऑयल जेट्टी के लिए घाट शुल्क प्रभारों के अंतिम निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० एमएफ/एनएमपीटी/56/97-टीएमपी

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

...

आवेदक

बनाम

मैसर्स मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि० (एमआरपीएल)

...

गैर-आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2000 के 19वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला नई ऑयल जेट्टी के लिए वर्ष 1996-97 के वास्ते अंतिम घाटशुल्क प्रभारों का निर्धारण करने के लिए एनएमपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है। नई तेल जेट्टी का निर्माण मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि० के लिए एक समर्पित सुविधा के रूप में किया गया है और एमआरपीएल का इसमें पूरा अधिकार रहेगा। परियोजना लागत 231.39 करोड़ रुपए थी, जिसका वित्तपोषण एमआरपीएल द्वारा अपनी निधि से 30 करोड़ रुपए का निवेश करके और शेष राशि का वित्तीय संस्थाओं के सह से प्रबंध करके किया गया था। परिसंपत्तियों पर स्वामित्व एनएमपीटी के पास रहेगा। ऋणों की उचित वापसी

अदायगी सुनिश्चित करने के लिए परियोजना सुविधाओं के प्रयोग हेतु एमआरपीएल से प्राप्त समी भुगतान एक एस्क्रो खाते में डाले जाएंगे और उधारकर्ता को देय ऋण तथा ब्याज की वापसी अदायगी करने के लिए जमाराशि का उपयोग करने का प्रथम अधिकार दिया गया है । एमआरपीएल और एनएमपीटी के बीच हस्तक्षरित समझौता ज्ञापन में एमआरपीएल द्वारा देय घाटशुल्क प्रभार के परिकलन की पद्धति का विशेष उल्लेख किया गया है । इस प्रकार निर्धारित किया गया घाटशुल्क वार्षिक समीक्षा और शामिल टनभार के अनुसार बाद में समायोजित किए जाने के शर्तधीन होगा ।

2. वर्ष 1996-97 के लिए घाटशुल्क प्रभार का परिकलन करने के संबंध में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच कुछ मुद्दों पर विरोध था । घाटशुल्क निर्धारित करने से पहले निम्नलिखित तीन विवादास्पद मुद्दों को सुलझाया जाना था :-

- (i) क्या नई ऑयल जेट्टी के लिए विशेष घाटशुल्क प्रभार का परिकलन करते समय पोत-संबद्ध प्रभारों को हिसाब में लिया जाना चाहिए ।
- (ii) क्या अन्यो द्वारा नई ऑयल जेट्टी का प्रयोग करने पर अर्जित राजस्व प्रचालन लागत के बदले में समायोजित किया जाना चाहिए ।
- (iii) क्या विशेष घाटशुल्क प्रभार के परिकलन के लिए हिसाब में लिए जाने वाले यातायात आंकड़ों में एमआरपीएल से भिन्न अन्य पार्टियों द्वारा उत्पन्न यातायात को भी शामिल किया जाना चाहिए ।

3. इस पृष्ठभूमि में प्राधिकरण ने नई ऑयल जेट्टी के लिए वर्ष 1996-97 के वास्ते घाटशुल्क प्रभारों का निर्धारण करने के लिए एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव पर विचार किया था और 27 अक्टूबर, 1998 को एक आदेश पारित किया था ।

3.2 प्राधिकरण ने दोनों पक्षों द्वारा उठाए गए विवादास्पद मुद्दों का आदेश में निम्नवत निपटान व. देया था :-

- (i) नई ऑयल जेट्टी के लिए विशेष घाटशुल्क प्रभार का परिकलन करते समय पोत-संबद्ध प्रभारों को हिसाब में लिया जाना चाहिए ।
- (ii) अन्यो द्वारा नई ऑयल जेट्टी के उपयोग से अर्जित राजस्व प्रचालन लागतों के बदले में समायोजित किया जाना चाहिए ।

- (iii) विशेष घाटशुल्क प्रभार के परिकलन के लिए हिसाब में लिए जाने वाले यातायात आंकड़ों में एमआरपीएल से भिन्न अन्य पार्टियों द्वारा उत्पन्न यातायात को भी शामिल किया जाना चाहिए ।

3.3. दिनांक 27 अक्टूबर, 1998 के आदेश में निम्नलिखित निर्णय दिए गए थे :-

- (i) नई ऑयल जेट्टी की परियोजना के लिए एक साझा 'लागत केन्द्र' होना चाहिए और एनएमपीटी को तदनुसार उसका लेखा-जोखा रखना चाहिए ।
- (ii) नई ऑयल जेट्टी की परियोजना के माध्यम से अर्जित सारा राजस्व एस्करो खाते में जमा किया जाना चाहिए और ऐसी सारी आय विशेष घाटशुल्क के परिकलन के लिए हिसाब में भी जानी चाहिए ।
- (iii) नई ऑयल जेट्टी का उपयोग करने वाली सभी पार्टियों पर एक-समान शर्तें लागू होनी चाहिए ।
- (iv) 'अन्यों' द्वारा नई ऑयल जेट्टी के उपयोग से अर्जित राजस्व (भी) प्रचालन लागतों के बदले में समायोजित किया जाना चाहिए ।
- (v) विशेष घाटशुल्क प्रभार के परिकलन के लिए हिसाब में लिए जाने वाले यातायात आंकड़ों में एमआरपीएल से भिन्न अन्य पार्टियों द्वारा उत्पन्न यातायात को भी शामिल किया जाना चाहिए ।

3.4 तदनुसार, प्राधिकरण के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार को अनुमोदित कर पाना संभव नहीं था । प्राधिकरण ने एनएमपीटी को इस परामर्श के साथ मामला वापस भेज दिया कि एनएमपीटी और एमआरपीएल, दोनों प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित रूपरेखा के अनुसार संयुक्त रूप से परिकलन पुनः तैयार करेंगे ।

4.1 एनएमपीटी ने एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी और एमआरपीएल, दोनों घाटशुल्क के निर्धारण के लिए परस्पर स्वीकार्य आधार पर सहमत होने में असफल रहे हैं । इसलिए, उसने एनएमपीटी और एमआरपीएल के परिकलनों के ब्योरो और प्राधिकरण के विचारार्थ मतभेद के मुद्दों को प्रस्तुत किया है ।

4.2. एनएमपीटी ने वर्ष 1996-97 के लिए 106.89 रुपए प्रति मी.टन की संशोधित घाटशुल्क दर तैयार की है। इसने घाटशुल्क का पुनः परिकलन करते समय निम्नलिखित आधार पर कार्यवाही की है :-

- (i) राजस्व, निकर्षण, बीमा और ऋण पर ब्याज लागत जैसे खर्चों की हिस्सेदारी के लिए सहमत फार्मूला प्रतिधारित रखा गया है।
- (ii) जेट्टी संख्या 10 के लिए स्थापित परिसंपत्तियों के 6% की दर पर निवेश पर आय को प्रतिधारित रखा गया है।
- (iii) जेट्टी संख्या 10 में कार्गो के प्रहस्तन/जहाजों की मरम्मत के लिए प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से अंशदान करने वाली पत्तन की अपनी परिसंपत्तियों के लिए 18% की दर पर निवेश पर आय पर विचार किया गया है।
- (iv) जेट्टी संख्या 10 से सीधे संबंधित व्यय को सीधे ही आवंटित किया गया है। व्यय की वे मदें, जिनके लिए आवंटन संभव नहीं है, उन्हें अप्रत्यक्ष व्यय के रूप में माना गया है और घाट की लंबाई अथवा कार्गो अनुपात, जो भी इन परिस्थितियों में अधिक तर्कसंगत पाया गया हो, के आधार पर विभाजित किया गया है।

5. एमआरपीएल ने एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसमें पुनः परिकलित घाटशुल्क 65.93 रुपए प्रति मी.टन के रूप में दर्शाया गया है। एमआरपीएल ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) 111.78 रुपए प्रति मी.टन की घाटशुल्क दर संबंधी एनएमपीटी का मूल प्रस्ताव स्वयं गलत था, जिसे एमआरपीएल ने एनएमपीटी के इस विचार के आधार पर 100.39 रुपए प्रति मी.टन के रूप में संशोधित किया था कि निवेश पर आय को खाते में शामिल किया जाना है। टीएएमपी के निर्णय के आधार पर एमआरपीएल ने पोत-संबद्ध ऋणों को शामिल कर लिया है और निवेश पर आय को हटा दिया है। इस प्रकार परिकलित दर 65.93 रुपए प्रति मी.टन बैठती है।
- (ii) एनएमपीटी ने परिसंपत्तियों पर 18% आय मानी है, जबकि इसका एमआरपीएल जेट्टी से कोई संबंध नहीं है।
- (iii) एमआरपीएल जेट्टी पर निवेश पर आय को भी घाटशुल्क परिकलन में नहीं माना जा सकता, क्योंकि एनएमपीटी ने किसी राशि का निवेश नहीं किया है।
- (iv) यदि अन्य सुविधाओं के सारे खर्च शामिल किए जाते हैं, तब एनएमपीटी को पत्तन की सारी आय को भी परिकलन में पूरी तरह शामिल करना चाहिए।
- (v) एनएमपीटी के इस तर्क कि एमआरपीएल द्वारा परिकलित घाटशुल्क अन्य जेट्टियों में पीओएल के प्रहस्तन के लिए इस समय अधिसूचित दर से कम है, का कोई आधार नहीं है, क्योंकि एमआरपीएल जेट्टी के लिए घाटशुल्क एक विशेष करार द्वारा शासित होता है और इसे एक अधिसूचित दर के साथ जोड़कर एनएमपीटी द्वारा इस पर विवाद नहीं किया जा सकता।

6.. इस मामले में 13 जुलाई, 99 को मंगलौर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । पार्टियों द्वारा निम्नलिखित तर्क दिए गए थे :—

मंगलौर रिफाइनरी एवं पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल)

- (i) परस्पर आर्थिक सहायता, एनएमपीटी की बने रहने की क्षमता इत्यादि अनावश्यक मुद्दे हैं । तर्कसंगत बात केवल समझौता ज्ञापन की कानूनी व्याख्या है । यह जानना चाहिए कि हम किसी नई स्थिति में नहीं हैं ।
- (ii) समझौता ज्ञापन के खंड 4 में निधियों के बकाया रहने की अवधि का विशेष उल्लेख है । निवेश पर आय हमेशा के लिए है और यह मात्र निधियों की बकाया की अवधि के लिए नहीं है ।
- (iii) (क) खंड 4 (ड) महत्वपूर्ण है । इसमें लगी हुई पूंजी पर सरकार द्वारा कुछ प्रतिशत निधारित करने का उल्लेख है । कुल निवेश में से ऋण घटाने पर पूंजी बैठती है । परिसंपत्तियों के केवल पूंजीकरण से ही पूंजी नहीं बन जाती ।
- (ख) यदि इसे पूंजी माना जाता है, तब यह अनुचित रूप से समृद्ध करने का मामला होगा ।
- (ग) निवेश/पूंजी किसी निवेशक द्वारा अंशदान किए गए मार्जिन घनराशि को दर्शाते हैं । इस मामले में, एमआरपीएल ने एनएमपीटी को 30 करोड़ रुपए दिए हैं और इस प्रकार मार्जिन घनराशि का भुगतान एमआरपीएल द्वारा किया गया है ।
- (घ) इस मामले में, घाटशुल्क पत्तन के लिए आय नहीं है । यह ऋण की वापसी अदायगी सुनिश्चित करने के लिए समझौता ज्ञापन द्वारा शासित किया जाता है ।
- (ङ) पत्तन का सारा व्यय शामिल करने संबंधी पत्तन द्वारा समझौता ज्ञापन के खंड 4 (क) की व्याख्या गलत है । पूरा समझौता ज्ञापन केवल जेट्टी से संबंधित है । समझौता ज्ञापन की प्रस्तावना के खंड ग में केवल ढांचागत सुविधा का उल्लेख किया गया है ।
- (च) घाट ऋण की वापसी अदायगी होने पर ही एनएमपीटी की संपत्ति बन सकेगा, तब तक वे इसे लगी हुई पूंजी के रूप में नहीं दिखा सकते ।
- (छ) जो निवेश एमआरपीएल जेट्टी से संबंधित नहीं हैं, वे तर्कसंगत नहीं हैं । पहले से ही विद्यमान अन्य परिसंपत्तियों पर विचार नहीं किया जा सकता ।
- (ज) अपने लिखित अनुरोधों में हमने एनएमपीटी के तर्क में भ्रांति को दिखाने के लिए पर्याप्त कारण दिए हैं ।
- (झ) एनएमपीटी व्यय के विभाजन के लिए 'कार्गो प्रहस्तन' के आधार को अपना रहा है । उन्हें सदमर्गत लांचों के लिए सभी के वास्ते अपनाए गए उसी आधार को लागू करना चाहिए । किसी अन्य के न होते हुए, वे जहाजों की संख्या अपना सकते हैं ।

- (ज) एस्क्रो का अभिप्राय है कि यह किसी पार्टी से संबंधित नहीं है। एस्करो खाते में शेष पर अर्जित काफी ब्याज को एस्करो में जमा नहीं किया जाता, जो कि एनएमपीटी को अनुचित रूप से समृद्ध बनाता है। ब्याज अर्जन के बारे में समझौता ज्ञापन में कोई उल्लेख न होने संबंधी एनएमपीटी का तर्क सही नहीं है।
- (ट) समझौता ज्ञापन के खंड 6 और 7 के अनुसार अर्जित ब्याज का एनएमपीटी द्वारा विपथन नहीं किया जा सकता।
- (ठ) हम प्रशासनिक और प्रबंधकीय लागत के आवंटन के लिए सहमत हैं। उन्होंने केवल वित्तीय और विविध व्यय के अंतर्गत पत्तन संबंधी सभी मदों को शामिल कर लिया है। यदि वे प्रशासनिक और प्रबंधकीय शीर्षों के अंतर्गत शामिल मदों को अपनाते हैं तो हमें कोई आपत्ति नहीं है।

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

- (i) घाटशुल्क कार्गो-संबद्ध प्रभार है और वीआरसी को टीएएमपी के आदेश के आलोक में शामिल किया गया है।
- (ii) कार्गो प्रहस्तन कामगार वेतन जैसे सामान्य कार्गो प्रहस्तन व्यय को शामिल नहीं किया गया है।
- (iii) उप-संरक्षक कार्यालय संबंधी व्यय को प्रशासनिक सुविधा की दर पर विभाजित किया गया है।
- (iv) वर्ष 1995 के पत्र में निवेश पर आय लागू होने का स्पष्ट उल्लेख किया गया है।
- (v) समझौता ज्ञापन के खंड 5 में वीआरसी शामिल है। वे वीआरसी का भुगतान करने के लिए सहमत हो गए हैं। अब जहाजों को ऐसे प्रभारों का भुगतान करना होगा। हम व्यय से वीआरसी से आय घटा रहे हैं। इसलिए, एमआरपीएल को वीआरसी का भी भुगतान अवश्य करना चाहिए। उनके द्वारा भुगतान से मना करना आपत्तिजनक है।
- (vi) समझौता ज्ञापन के खंड 4 में सभी प्रचालन और रख-रखाव संबंधी लागतें शामिल हैं। निकर्षण लागत काफी अधिक है और अतिरिक्त निकर्षण कार्य केवल एमआरपीएल जेट्टी के लाम के लिए किया गया था। उन्हें निकर्षण की लागत वहन करनी होगी।
- (vii) लगी हुई पूंजी का निर्धारण करने के लिए निधियों के स्रोत तर्कसंगत नहीं है।
- (viii) टीएएमपी के निर्देशानुसार अब हम सीआरसी और वीआरसी दोनों को हिसाब में ले रहे हैं। यद्यपि, हम टीएएमपी के तर्क से सहमत नहीं हैं, फिर भी हम इसका पालन कर रहे हैं।
- (ix) यह कहना सही नहीं है कि पत्तन ने कोई निवेश नहीं किया है। तरंग रोध ब्रेक वाटर, निकर्षण इत्यादि हमारे निवेश हैं।
- (x) (क) एनएमपीटी मार्जिन राशि पर ब्याज देता है।
 (ख) एमआरपीएल को जेट्टी का पूर्ण उपयोग करने की अनुमति दी गई है।
 (ग) हमने परियोजना पर व्यय किया है, जबकि उन्होंने कोई व्यय नहीं किया है।

- (xi) जीआरटी के आधार पर व्यय का विभाजन हमें स्वीकार्य है यदि वे ऐसा चाहते हैं, परंतु ऐसा करना उनके लिए हानिकारक होगा ।
- (xii) (क) एस्क्रो खाते में अर्जित ब्याज उस खाते से लिया दर्शाया गया है । परंतु, इसे हमारे तुलन-पत्र में शामिल किया गया है ।
(ख) हम ऋणों का पहले भुगतान करना चाहते हैं । तथापि, हड़को और बैंक पूर्व अदायगी के प्रति इच्छुक नहीं है । हम अन्यो को पूर्व अदायगी के बाद ही एमआरपीएल को पूर्व अदायगी कर सकते हैं ।
- (xiii) खंड 6 के साथ पठित समझौता ज्ञापन की प्रस्तावना में निधि को कुल ऋणों के रूप में परिभाषित किया गया है । ब्याज शामिल नहीं किया गया है । हमने वित्तीय और विधि व्यय की केवल संबंधित मदों को शामिल किया है और उन पर 14% भारित किया है ।

7. संयुक्त सुनवाई के दौरान एमआरपीएल ने निम्नलिखित मुद्दे सूचीबद्ध करते हुए दूसरा लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया, जिस पर मतभेद था :-

- (i) निवेश पर आय, जबकि एनएमपीटी की निधियों का निवेश नहीं किया गया है ।
- (ii) परिसंपत्तियों पर निवेश से आय संबंधी एनएमपीटी का दावा नई ऑयल जेट्टी से संबंधित नहीं है ।
- (iii) खर्चों का आबंटन एमआरपीएल ऑयल जेट्टी से संबंधित नहीं है ।
- (iv) कुछ व्यय के आबंटन के लिए प्रहस्तन किए गए टनभार को आधार के रूप में अपनाना ।
- (v) एस्करो खाते में उपलब्ध निधियों पर अर्जित ब्याज पर विचार न करना ।
- (vi) वित्त एवं विविध आय आबंटित किए बिना वित्त एवं विविध व्यय का आबंटन ।

एमआरपीएल ने 64.22 रुपए प्रति टन की घाटशुल्क दर परिकलित की है ।

8. संयुक्त सुनवाई के दौरान एनएमपीटी के अध्यक्ष और एमआरपीएल के वरिष्ठ परामर्शदाता ने मतभेदों को सुलझाने के लिए अधिकारियों के बीच बातचीत के एक और दौर का प्रस्ताव किया । बातचीत जुलाई, 99 के अंत तक पूरी होने की सहमति हुई थी । तत्पश्चात, अध्यक्ष एनएमपीटी और एमआरपीएल के वरिष्ठ परामर्शदाता बातचीत करने और सहमत प्रस्ताव 7 अगस्त, 1999 तक प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गए थे ।

9. बातचीत के अनेक दौर के बावजूद दोनों पार्टियां किसी सहमत प्रस्ताव पर नहीं पहुंच सकी । एनएमपीटी ने अपने दिनांक 22 अप्रैल, 2000 के पत्र द्वारा प्राधिकरण से दोनों पार्टियों के दृष्टिकोणों पर विचार करने के पश्चात दर निर्धारित करने का अनुरोध किया था । इसने एमआरपीएल द्वारा अपेक्षित पोत-संबद्ध प्रमारों के अंतर्गत पर्याप्त लाभ संबंधी घटक को शामिल करने के मद्देनजर प्राधिकरण द्वारा उसके दिनांक 27 अक्टूबर, 98 के आदेश के अनुसार जारी दिशानिर्देश पर पुनर्विचार का भी अनुरोध किया है । एनएमपीटी ने 102.76 रुपए प्रति टन की एक संशोधित घाट शुल्क दर परिकलित की है । इसी प्रकार, एमआरपीएल ने

अपने दिनांक 18 अप्रैल, 2000 के पत्र द्वारा भी सूचित किया है कि दोनों पार्टियां मामले को टीएएमपी द्वारा अंतिम निर्णय के लिए छोड़ देने की इच्छुक हैं, क्योंकि वे किसी पारस्परिक निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सके हैं। तत्पश्चात्, एमआरपीएल ने अपने दिनांक 26 मई, 2000 के पत्र द्वारा एनएमपीटी के दिनांक 22 अप्रैल, 2000 के पत्र पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं, जिसमें घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के उसके दावे का ब्योरा दिया गया है।

10. उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर और इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ उभर कर सामने आती है :—

- (i) इस प्राधिकरण ने दिशानिर्देश पहले ही जारी कर दिए हैं, जिनके आधार पर दोनों पार्टियों को घाटशुल्क संयुक्त रूप से पुनः परिकलित करना है। यद्यपि, इस संबंध में इस प्राधिकरण के आदेश को अधिसूचित किए जाने के बाद 1½ वर्ष से अधिक बीत चुका है और दोनों पार्टियों के बीच बातचीत के अनेक दौर होने के बावजूद भी कोई सहमत प्रस्ताव सामने नहीं आया है। अब दोनों पार्टियों ने मामला इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम निर्णय किए जाने के लिए छोड़ दिया है।
- (ii) इस प्राधिकरण ने पहले ही स्पष्ट दिशानिर्देश दिए हैं और दोनों पार्टियों को एक निश्चित समझौता ज्ञापन होने का लाभ है, जोकि घाटशुल्क प्रभार के परिकलन की पद्धति को शासित करता है। जिन मुद्दों पर मतभेद बना हुआ है, वे अधिकतर विभिन्न लागतों के विभाजन और घाटशुल्क परिकलनों के लिए विचार किए जाने वाले विभिन्न लागत घटकों से संबंधित हैं।
- (iii) मतभेद के क्षेत्रों को मौटे तौर पर निम्नवत वर्गीकृत किया जा सकता है :—
 - (क) निवेश पर आय।
 - (ख) एस्करो खाते की निधियों पर अर्जित ब्याज का आबंटन।
 - (ग) ऊपरी खर्चों का आबंटन।
- (iv) उपर्युक्त iii (क) के संबंध में स्थिति

एनएमपीटी ने निवेश पर आय का निम्नवत दावा किया है :

 - (क) जेट्टी सं० 10 के लिए स्थापित परिसंपत्तियों के 6% की दर पर निवेश पर आय।
 - (ख) जेट्टी सं० 10 में कार्गो के प्रहस्तन/जहाजों की मरम्मत के लिए प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से अंशदान करने वाले पत्तन की अपनी परिसंपत्तियों के लिए 18% की दर पर निवेश पर आय।
 - (ग) परियोजना में एनएमपीटी द्वारा निवेश की गई कथित 642.10 लाख रुपए की राशि के निवेश पर 18% की दर पर आय।

एमआरपीएल ने जोर दिया है कि चूंकि परिसंपत्तियों की स्थापना एनएमपीटी की अपनी निधियों से नहीं की गई है, इसलिए निवेश पर आय पर अलग से विचार करने की कोई गुंजाईश नहीं है। इसी प्रकार, एमआरपीएल से असंबद्ध अन्य परिसंपत्तियों के निवेश पर आय को शामिल नहीं किया जाएगा। एनएमपीटी द्वारा किए गए दावे के अनुसार 642.10 लाख रुपए की राशि के निवेश पर आय स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि यह निवेश एस्क्रो खाते से किया गया है।

एमआरपीएल का यह तर्क सही नहीं है कि घाट ऋण की वापसी अदायगी के बाद ही एनएमपीटी की संपत्ति बन जाएगा और तब तक एनएमपीटी उसे लगी हुई पूंजी के रूप में नहीं दिखा सकता। यदि इस तर्क को मान लिया जाए, तब एनएमपीटी घाटशुल्क भी वसूल नहीं कर सकता, क्योंकि घाट उसकी संपत्ति नहीं है। जैसाकि एनएमपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि लगी हुई पूंजी का निर्धारण करने के लिए निधियों के स्रोत तर्कसंगत नहीं हैं। किसी भी हालत में परिसंपत्तियों का स्वामित्व एनएमपीटी के पास रहेगा।

यदि निवेश पर आय शब्दावली का प्रयोग किया जाता है, एनएमपीटी द्वारा दावा की गई 6% की दर पूंजीगत परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण के लिए प्रारक्षित निधि तथा विकास, ऋण की वापसी अदायगी और आकस्मिक व्यय के लिए प्रारक्षित निधि, प्रत्येक के लिए 3% अंशदान के लिए है। चूंकि, ऋण की वापसी अदायगी एस्क्रो खाते से वास्तविक रूप में की जाएगी, इसलिए पूंजीगत परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन इत्यादि के लिए प्रारक्षित निधि में लगी हुई पूंजी का केवल 3% अंतरित किए जाने की आवश्यकता है। नवीकरण, प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण के लिए व्यवस्था करना पत्तन के वास्ते तर्कसंगत है। इस प्रकार, जेट्टी संख्या 10 के लिए स्थापित परिसंपत्तियों के 6% की दर पर निवेश पर आय का परिकलन करने की बजाय एनएमपीटी को वर्ष के दौरान मूलधन की वापसी अदायगी की वास्तविक राशि और परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण के लिए अंशदान के रूप में संबंधित लगी हुई पूंजी के 3% पर विचार करना चाहिए।

समझौता ज्ञापन में सरकार द्वारा निर्धारित की जाने वाली लगी हुई पूंजी पर कुछ प्रतिशत पर विचार करते हुए घाटशुल्क के परिकलन के लिए विशेष प्रावधान किया गया है। इसका अर्थ है कि यह पहले ही मान लिया गया है कि नई ऑयल जेट्टी पर लगी हुई पूंजी पर आय को घाटशुल्क के परिकलन के हिसाब में लिया जाएगा। उपर्युक्त कारणों को देखते हुए लगी हुई पूंजी पर आय का एनएमपीटी की निधियों की ओर विपथन नहीं किया जाना चाहिए और इसे एस्क्रो खाते में रखा जाना चाहिए।

एमआरपीएल जेट्टी से असंबद्ध परिसंपत्तियों पर निवेश पर आय के लिए एनएमपीटी के दावे को नकारने का एमआरपीएल का तर्क भी स्वीकार्य नहीं है। यह एक सुस्थापित पद्धति है कि राजस्व अर्जित करने वाले सभी कार्यकलाप साझा तौर पर

स्थापित परिसंपत्तियों में अंशदान करते हैं, जोकि सीधे ही राजस्व अर्जित नहीं करते हैं । इस प्रकार, ऑयल जेट्टी से जो परिसंपत्तियां सीधे संबंधित नहीं हैं, उन पर निवेश से आय का विभाजन तर्कसंगत है । तथापि, ऐसा करते समय एनएमपीटी को ऐसी कोई अन्य परिसंपत्ति शामिल नहीं करनी चाहिए, जोकि किसी अन्य राजस्व अर्जनकारी कार्यकलाप से सीधे संबंधित है ।

एनएमपीटी 642.10 लाख रुपए पर 18% आय का दावा इस आधार पर कर रहा है कि इस राशि का वित्तपोषण उसके द्वारा किया गया है, क्योंकि कुछ परियोजना लागत मुख्य सुविधा आरंभ किए जाने के बाद खर्च हुई थी । पत्तन ने इसका अपने निवेश के रूप में दावा किया है । तथापि, यह निवेश एस्क्रो खाते में उपलब्ध अप्रयुक्त शेष राशि में से किया गया है । एस्क्रो खाते से प्रयुक्त धनराशि को एनएमपीटी के अपने आंतरिक संसाधनों से किए गए निवेश के रूप में नहीं माना जा सकता ।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि पूंजीगत परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन इत्यादि के लिए 3% का अंशदान अनुमत्य है, जिसका परिकलन जेट्टी संख्या 10 के लिए स्थापित परिसंपत्तियों के मूल्य पर किया जाएगा, चाहे निधियों का स्रोत कुछ भी हो । चूंकि, जेट्टी संख्या 10 की परिसंपत्तियों की स्थापना के लिए कुल निवेश के हिस्से के रूप में 642.10 लाख रुपए को भी अपनाया गया है, जिसमें ऋण के नवीकरण, प्रतिस्थापन के लिए इस निवेश पर 3% की अलग आय की अनुमति दी गई है, उससे आय की दोहरी गणना हो जाएगी । इसी प्रकार, विकास, ऋण की वापसी अदायगी के लिए 3% का अंशदान अनुमत्य नहीं है, क्योंकि मूलधन की वास्तविक वापसी अदायगी को घाटशुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ हिसाब में लिया जाएगा । चूंकि, 642.10 लाख रुपए का निवेश एस्क्रो खाते से किया गया है, इसलिए इसकी वापसी अदायगी का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

लगी हुई पूंजी पर आय का अगला संघटक 12% ब्याज है । यदि 642.10 लाख रुपए पर ब्याज की अनुमति दी जाती है तो यह एस्क्रो खाते के लिए आय बन जाएगा और जबकि देय ब्याज घाटशुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ एक लागत है । नीचे उप पैरा (v) में दिए गए कारणों से एस्क्रो खाते द्वारा अर्जित ब्याज को घाटशुल्क के निर्धारण के लिए माना जाना है, इसे देखते हुए, यह घटक एस्क्रो खाते को देय ब्याज के रूप में लागत में जोड़ा जाएगा और एस्क्रो खाते द्वारा अर्जित ब्याज के हिस्से के रूप में लागत से घटाया जाएगा । दूसरे शब्दों में, देय ब्याज और अर्जित ब्याज घाटशुल्क पर किसी प्रकार का निवल प्रभाव न डालते हुए एक दूसरे का निष्प्रभावन करेंगे । इसलिए, एस्क्रो खाते से निवेश किए गए 642.10 लाख रुपए पर ब्याज पर विचार करना आवश्यक नहीं होगा ।

लगी हुई पूंजी का परिकलन करने के लिए एनएमपीटी ने मूल्यहास छोड़ते हुए एमआरपीएल जेट्टी को आबंटन योग्य एक महीने के व्यय के बराबर कार्यचालन पूंजी पर विचार किया है । जब वास्तविक आंकड़े उपलब्ध न हों, तब किसी

परियोजना की कार्यचालन पूंजी का अनुमान लगाने के लिए यह पद्धति उपयुक्त हो सकती है । इस मामले में घाटशुल्क का परिकलन आय और व्यय के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में पूर्व प्रभाव से परिकलित किया जाना है । इसे देखते हुए, कार्यचालन पूंजी पर परंपरागत रूप से विचार किया जाना है अर्थात् चालू परिसंपत्तियों में से चालू देयताएं घटाकर । चालू परिसंपत्तियों का परिकलन करते समय किसी निधि विशेष के नकद शेष को शामिल नहीं किया जाता । इसी तरह, विशिष्ट निधियों (एमआरपीएल ऋण जैसी) पर अर्जित ब्याज को भी चालू देयताओं में शामिल नहीं किया जाएगा । इस प्रकार परिकलित कार्यचालन पूंजी नई ऑयल जेट्टी को आबंटित कर दी जाएगी । चूंकि, अप्रत्यक्ष परिसंपत्तियों के आबंटन के लिए घाट की लंबाई को माना गया है, इसलिए कार्यचालन पूंजी के आबंटन के लिए भी उसी विभाजन आधार को उपयुक्त माना गया है ।

(v) उपर्युक्त iii (ख) के संबंध में स्थिति

घाटशुल्क का परिकलन करते समय एनएमपीटी ने एस्क्रो खाते की शेष राशि पर अर्जित ब्याज पर विचार नहीं किया है, जबकि एमआरपीएल इस मद को शामिल करने की मांग कर रहा है । एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि एस्क्रो खाते में अर्जित ब्याज उसी खाते में जमा किया गया है और उसका कहीं और विपथन नहीं किया गया है । एनएमपीटी का तर्क है कि घाटशुल्क प्रमारों का परिकलन करते समय एमआरपीएल के लाभ के लिए ऐसी धनराशि क्यों जमा की जानी चाहिए । पत्तन ने भी उल्लेख किया है कि घाटशुल्क परिकलन के लिए एस्क्रो खाते में ब्याज वापस जमा करने का समझौता ज्ञापन में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है । चूंकि, ब्याज पत्तन के विवेकपूर्ण वित्तीय प्रबंध के कारण अर्जित किया जाता है, इसलिए एनएमपीटी का मत है कि लाभ केवल एस्क्रो खाते में उपलब्ध होना चाहिए । पत्तन न्यास ने यह भी उल्लेख किया है कि वे निकर्षण, ब्याज के भुगतान इत्यादि के लिए पहले अपनी सामान्य निधि से खर्च करते हैं और बाद की किसी तारीख को ऐसे व्यय को एस्क्रो खाते में अंतरित करते हैं और ऐसे विलंबित अंतरण के कारण एस्क्रो खाते के शेष पर ब्याज अर्जित होता है । यह मानना है कि जिस प्रकार व्यय की मदें बाद में एस्क्रो खाते में अंतरित की जाती हैं, उसी प्रकार अर्जित आय भी बाद में एस्क्रो खाते में अंतरित की जाए । इसलिए, एस्क्रो खाते में अंतरण में विलंब असंगत है, क्योंकि व्यय के विलंबित अंतरण के कारण अर्जित सांकेतिक ब्याज और आय के विलंबित अंतरण के कारण सांकेतिक ब्याज का नुकसान एक-दूसरे का निष्प्रभावन करते हैं । चूंकि, एस्क्रो खाता किसी विशेष प्रयोजन हेतु है, इसलिए घाटशुल्क दर का निर्धारण करते समय इस खाते में अर्जित ब्याज पर भी विचार करना होगा । ऋण के पूर्व भुगतान, आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए अर्जित ब्याज के उपयोग का तर्क देना असंगत है । चूंकि, एमआरपीएल ने ऋणों के लिए गारंटी दी है, इसलिए मूलधन की समय पर वापसी अदायगी करना उसका उत्तरदायित्व है ।

(vi) उपर्युक्त iii (ग) के संबंध में स्थिति

(क) एनएमपीटी ने पोत संबद्ध व्यय को जीआरटी के आधार पर विभाजित किया है । एमआरपीएल 'ग्रहस्तन किए गए जहाजों की संख्या' को आधार बनाना चाहता है,

क्याक प्रचालन आर रख-रखाव पर व्यय प्रयाग स आधक सबाधत ह, जाक पत्तन में प्रहस्तन किए गए यातायात की तुलना में पोतों के आवागमन की संख्या के नजदीक है । चूंकि, पोत-संबद्ध सभी कार्यकलापों से होने वाली आय जीआरटी आधार पर परिकलित की जाती है, इसलिए तदनुरूपी व्यय को जीआरटी आधार पर आवंटित करना न्यायसंगत है ।

- (ख) एनएमपीटी ने नई ऑयल जेट्टी को अप्रत्यक्ष खर्चों का विभाजन इस आधार पर किया है कि ये मदें नई ऑयल जेट्टी को अप्रत्यक्ष सेवाएं प्रदान करती हैं । एमआरपीएल के अनुसार ये खर्चें नई ऑयल जेट्टी से सीधे संबंधित नहीं हैं, इसलिए घाटशुल्क के परिकलन के लिए इन पर विचार नहीं किया जाएगा ।

नई ऑयल जेट्टी पत्तन का एक अविभाज्य हिस्सा है । पत्तन के प्रत्येक प्रयोक्ता को साझा खर्चों में हिस्सेदारी करनी है और इसलिए इन खर्चों का एनएमपीटी द्वारा किया गया विभाजन सही पाया गया है ।

- (ग) जैसाकि एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है कि यातायात प्रबंधक के कार्यालय के व्यय में कार्गो प्रहस्तन कामगारों से संबंधित व्यय शामिल नहीं है । नई ऑयल जेट्टी विभाग से अप्रत्यक्ष रूप में सेवाएं प्राप्त कर रही है और इसलिए यातायात विभाग के अप्रत्यक्ष व्यय तथा मोटर वाहन चलाने के व्यय का विभाजन सही पाया गया है ।

- (घ) पत्तन एमआरपीएल को तरंगरोध (ब्रेक वाटर), भारी निकर्षण उत्प्लावकता, लंगरस्थलों, नौचालन संरचनाओं और सड़क, प्रकाश व्यवस्था, बिजली जैसी साझा सेवाओं की सामान्य सुविधाएं प्रदान कर रहा है । इसके अलावा, राजस्व अर्जित करने वाले किसी भी कार्यकलाप से असंबद्ध परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास को पत्तन के सभी कार्यकलापों के लिए विभाजित करना तर्कसंगत है । एनएमपीटी द्वारा इन परिसंपत्तियों के मूल्यह्रास का किया गया विभाजन सही पाया गया है ।

- (ङ) पत्तन अग्निशमन सुविधा साझा प्रयोक्ता सुविधा के रूप में प्रदान कर रहा है । यदि ऑयल जेट्टी में कोई निश्चित अग्निशमन सुविधा प्रदान की गई है, तब भी एमआरपीएल पत्तन की अन्य सुविधाओं का प्रयोग कर रहा है और केवल जेट्टी तक सीमित नहीं है । अतः प्रहस्तन किए गए यातायात के आधार पर सामान्य अग्निशमन सुविधाओं पर व्यय को विभजित करना तर्कसंगत है । इसी प्रकार, पंप हाऊस पर निवल व्यय का विभाजन सही पाया गया है, क्योंकि यह एक साझा प्रयोक्ता सुविधा है ।

- (च) एमआरपीएल ने बिजली के खर्चों के विभाजन पर आपत्ति की है । एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि एमआरपीएल केवल माल लादने/उतारने के उपकरणों को आपूर्ति की गई बिजली के संबंध में सीधे भुगतान करता है । सामान्य प्रकाश व्यवस्था, अग्नि-शमन और नई ऑयल जेट्टी में स्थापित अन्य उपकरणों तथा कार्यालयों, कालोनी के लिए भी बिजली की आवश्यकता पड़ती है । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्राप्त कुल आय को कुल व्यय में से घटा दिया जाता है और निवल व्यय

को राजस्व अर्जित करने वाले विभिन्न कार्यकलापों में विभाजित कर दिया जाता है। एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण तर्कसंगत कहा जा सकता है।

- (छ) एमआरपीएल ने कुछ फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रचालन की लागत के आवंटन पर आपत्ति की है और इस बात पर जोर दिया है कि इस परियोजना के अधीन अधिग्रहित केवल फ्लोटिंग क्राफ्ट की प्रचालन लागत पर विचार किया जाए। चूंकि, ये फ्लोटिंग क्राफ्ट अन्यत्र भी प्रयोग किए जाते हैं, इसलिए एमआरपीएल ने मांग की है कि ऐसे उपयोग से अर्जित आय को व्यय के बदले में समायोजित किया जाना चाहिए। एमआरपीएल का तर्क सही नहीं है।

फ्लोटिंग क्राफ्ट के परस्पर उपयोग और इस जेट्टी में अन्य पत्तन क्राफ्ट के उपयोग के संतुलनकारी प्रभाव, जिसके लिए परिकलन में कोई अलग लागत शामिल नहीं की गई है, के संबंध में पत्तन के तर्कों में दम है। इस संबंध में एनएमपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति सही है।

- (ज) एमआरपीएल की आपत्ति है कि पेंशन और उपदान पर आबंटित खर्च सेवानिवृत्ति के बाद के लाभ हैं और इसलिए उन पर विचार नहीं किया जाएगा। एमआरपीएल का यह मत तर्कसंगत दिखाई नहीं देता। ये प्रशासनिक ऊपरी व्यय हैं और सभी सुविधाओं द्वारा हिस्सेदारी करनी होती है।

- (झ) पत्तन ने वित्त एवं विविध (एफ एंड एम) व्यय आवंटित किया है परंतु एफ एंड एम पर विचार ही किया है। एमआरपीएल का मत एफ एंड एम आय को इस आधार पर शामिल करने का है कि सभी प्रशासनिक व्यय, जो कि एमआरपीएल कार्यकलाप से सीधे संबंधित नहीं है, को शामिल किया गया है। आय का आवंटन न किए जाने के कारण यह लागत का एकतरफा आवंटन होगा, जिसके परिणामस्वरूप पत्तन के लिए समृद्धि होगी।

ऋण पर ब्याज पर अलग से विचार किया गया है, क्योंकि यह नई ऑयल जेट्टी संख्या 10 के लिए भुगतान की गई ब्याज की वास्तविक राशि है। उपदान, पेंशन, अनुग्रह राशि इत्यादि जैसे अन्य व्यय सामान्य प्रशासनिक ऊपरी व्यय हैं और इसलिए नई ऑयल जेट्टी के लिए आवंटित किए गए हैं। पत्तन के सभी ऐसे ऊपरी खर्च नई ऑयल जेट्टी को आवंटित किए गए हैं। यह इस आधार पर है कि नई ऑयल जेट्टी पत्तन का अविभाज्य हिस्सा है और उसे ऐसे साझा व्यय में हिस्सेदारी करनी चाहिए।

एनएमपीटी ने सारे वित्त एवं विविध व्यय को विभाजित नहीं किया है। एमआरपीएल जेट्टी परियोजना से संबंधित विशिष्ट ऋणों को छोड़ कर अन्य ऋणों पर देय ब्याज, बैंक प्रभारों, पिछले वर्षों से संबंधित मदों पर विभाजन के लिए विचार नहीं किया गया है। वित्त एवं विविध व्यय शीर्ष के अंतर्गत समूह में रखे गए पेंशन, उपदान और अनुग्रह राशि का भुगतान वस्तुतः प्रशासनिक ऊपरी व्यय हैं और इसलिए उन्हें राजस्व अर्जित करने वाले सभी कार्यकलापों में विभाजित किया गया

है । वित्त और विविध आय (एफएमआई) में जमा करने संबंधी एमआरपीएल की मांग तर्कसंगत दिखाई नहीं देती है । एफएमआई में सामान्य और विशिष्ट निधियों पर अर्जित ब्याज, कुछ विविध सेवाओं के लिए वसूल किए गए प्रभार, दावा न किए गए माल की बिक्री से होने वाली आय शामिल है । एफएमआई में मुख्य अंशदाता अर्जित ब्याज है । यह ब्याज पत्तनों की प्रारक्षित राशि पर अर्जित होता है, जोकि मुख्यतः विगत का संचय होती है । इसलिए, एमआरपीएल पत्तन की संचित प्रारक्षित निधियों पर अर्जित ब्याज को जमा करने की तर्कसंगत मांग नहीं कर सकता । तथापि, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि एमआरपीएल एस्क्रो खाते में अर्जित ब्याज पर दावा करने के लिए तर्कसंगत है, क्योंकि उसकी शेष राशि पत्तन की सामान्य अथवा विशेष निधियों का एक हिस्सा नहीं है ।

11. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण निम्नलिखित संशोधनों के शर्ताधीन नई ऑयल जेट्टी के घाटशुल्क के परिकलन के वास्ते एनएमपीटी द्वारा अपनाई जाने वाली पद्धति का अनुमोदन करता है :-

- (i) इस परियोजना के अंतर्गत स्थापित परिसंपत्तियों पर 6% की निवेश पर आय की वसूली की बजाय एनएमपीटी को वर्ष के दौरान ऋण की वापसी अदायगी की वास्तविक राशि और नवीकरण, प्रतिस्थापन तथा आधुनिकीकरण के लिए प्रारक्षित राशि में लगी हुई पूंजी के 3% की वसूली करनी चाहिए ।
- (ii) एस्करो खाते में से निवेश किए गए 642.10 लाख रुपए पर निवेश पर आय अनुमत्य नहीं है ।
- (iii) कार्यचालन पूंजी का परिकलन चालू परिसंपत्तियों (विशिष्ट निधियों के नकद शेष को छोड़कर) और चालू देयताओं के बीच अंतर के रूप में किया जाएगा और 'घाट की लंबाई' इसके विभाजन का आधार होगी ।
- (iv) एस्करो खाते के शेष पर अर्जित ब्याज पर घाटशुल्क प्रभार के निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा ।

12. नई ऑयल जेट्टी वर्ष 1996 में आरंभ की जा चुकी है और इस जेट्टी के माध्यम से कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई अंतिम घाटशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है । घाटशुल्क के परिकलन के लिए अब उपलब्ध स्पष्ट दिशानिर्देशों के मद्देनजर एनएमपीटी को वर्ष 1996-97, 1997-98, 1998-99 और 1999-2000 के लिए दिए गए दिशानिर्देशों के अनुसार घाटशुल्क प्रभारों का परिकलन करने के लिए निर्देश दिया जाता है । परिकलनों और प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभारों को (इस प्राधिकरण को) अग्रेषित करने से पहले एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वे आंकड़ों को एमआरपीएल से सत्यापित करवा लें ।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा०]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 28th August, 2000

No. MF/NMPT/56/97-TAMP.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the New Mangalore Port Trust for fixation of final wharfage charges for its new oil jetty, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. MF/NMPT/56/97-TAMP****The New Mangalore Port Trust**

...

Applicant**Vs.****M/s. Mangalore Refinery & Petrochemicals Ltd.**

...

Non-applicant**ORDER**(Passed on this 19th day of July 2000)

This case relates to a proposal from the NMPT for fixation of final wharfage charges for the new oil jetty for the year 1996-97. The new oil jetty has been constructed as a dedicated facility for the Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd. (MRPL); and, the MRPL will have exclusive access to it. The project cost was Rs. 231.39 crores, which was funded by the MRPL by investing Rs. 30 crores out of its funds and arranging the balance of amount from a consortium of financial institutions. The title to the assets will vest in the NMPT. To ensure proper repayment of loans, all payments from the MRPL for the use of the project facilities will be deposited in an escrow account; and, the lender has been given the first right to utilise the deposit amount towards repayment of loan and interest due. The MOU signed between the MRPL and the NMPT makes a special reference to the method of computation of wharfage charge payable by the MRPL. The wharfage charge so determined is subject to yearly review and consequent adjustment depending on the tonnage involved.

2. There were points of disagreement between the NMPT and the MRPL in regard to calculation of wharfage charge for the year 1996-97. The following three contentious issues needed to be resolved before the wharfage could be determined:

- (i). Whether vessel related charges should be taken into accounting while computing the special wharfage charge for the new oil jetty.
- (ii). Whether revenue earned through the use of the new oil jetty by others should be adjusted against operating cost.
- (iii). Whether the traffic figure, to be reckoned with for computation of the special wharfage charge, should include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

3.1. In this backdrop, the Authority considered the proposal received from the NMPT for fixation of wharfage charges for the new oil jetty for the year 1996-97 and passed an order on 27 Oct. 1998.

3.2. In the Order, the Authority settled the contentious issues raised by both the parties as follows:

- (i). Vessel related charges should be taken into account while computing the special wharfage charge for the new oil jetty.
- (ii). The revenue earned through use of the new oil jetty by others should be adjusted against operating costs.

- (iii). The traffic figure to be reckoned with for computation of the special wharfage charge should include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

3.3 The following decisions were given in the Order dated 27 Oct. 1998:

- (i). There should be one common 'cost centre' for the project of the New Oil Jetty; and, the NMPT should maintain its accounts accordingly.
- (ii). All the revenue earned through the project of the New Oil Jetty should be credited to the escrow account; and, all such income should be taken into account for computation of the special wharfage.
- (iii). All parties using the New Oil Jetty should be subjected to the same terms and conditions.
- (iv). The revenue earned through the use of the New Oil Jetty by 'others' should (also) be adjusted against operating costs.
- (v). The traffic figure, to be reckoned with for computation of special wharfage charge, should include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

3.4. Accordingly, the Authority did not find it possible to approve the wharfage charge proposed by the NMPT. The Authority remitted the case to the NMPT with an advice that both the NMPT and the MRPL would jointly re-work the calculations along the lines indicated by the Authority.

4.1. The NMPT submitted a revised proposal in which it has mentioned that both the NMPT and the MRPL have been unable to arrive at a mutually acceptable basis for fixation of wharfage. It has, therefore, submitted the details of the NMPT's and MRPL's calculations and the points of difference for the consideration of the Authority.

4.2. The NMPT has worked out a revised wharfage rate of Rs. 106.89 PMT for the year 1996-97. It has reportedly proceeded on the following basis while re-calculating the wharfage:

- (i). The agreed formula for sharing of expenses like revenue dredging, insurance and interest cost on loan has been retained.
- (ii). Return on investment at 6% of assets created for jetty No. 10 has been retained.
- (iii). Return on investment at 18% for the port's own assets, which are directly or indirectly contributing to handling of cargo / service of vessels at jetty No. 10, has been considered.
- (iv). Expenditure directly related to the jetty No. 10 has been allocated directly. Those items of expenditure for which allocation is not possible, have been treated as indirect expenses and apportioned either on the basis of wharf length or on the basis of cargo ratio, whichever is found more reasonable in the circumstances.

5. The MRPL has submitted a separate proposal showing the re-calculated wharfage as Rs. 65.93 PMT. The MRPL has advanced the following points in support of its proposal:

- (i). The original proposal of NMPT for a wharfage rate of Rs. 111.78 PMT itself was wrong which was revised by the MRPL to Rs. 100.39 PMT based on the NMPT's assumption that return on investment is to be taken into account.

Based on the TAMP decision, the MRPL has incorporated the vessel related credits and removed return on investment. The rate thus calculated comes to Rs. 65.93 PMT.

- (ii). The NMPT has considered 18% return on assets, which has no relevance to the MRPL jetty.
- (iii). Even the return on investment on MRPL jetty cannot be considered in the wharfage calculation since the NMPT has not invested any amount.
- (iv). If the entire expenses of the other facilities are taken, the NMPT should also consider the entire income of the port as a whole in the calculation.
- (v). The NMPT's argument that the wharfage rate calculated by the MRPL is less than the present notified rate for handling POL at other jetties has no basis as the wharfage for MRPL jetty is governed by a special agreement and the same cannot be disputed by the NMPT by linking it to a notified rate.

6. A joint hearing in this case was held on 13 July 99 in Mangalore. The following arguments were made by the parties:

Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd. (MRPL)

- (i). Issues like cross subsidisation, ability of the NMPT to sustain, etc. are irrelevant. What is relevant is only the legal interpretation of the MOU. It is to be recognised that we are not in a green field situation.
- (ii). Clause 4 of the MOU specifically mentions about the period during which funds are outstanding. ROI is forever; not just during the period when funds are outstanding.
- (iii).
 - (a). Clause 4(e) is important. It talks about some percentage on capital employed to be fixed by the Govt. Total investment minus loan is the capital. Mere capitalisation of assets does not make it capital
 - (b). If it is treated as a capital, it will be a case of unjust enrichment.
 - (c). Investment / capital represents the margin money contributed by an investor. In this case, the MRPL has given Rs. 30 crores to NMPT and thus even the margin money has been paid by the MRPL.
 - (d). In this case, wharfage is not an income to the port. It is governed by the MOU for ensuring repayment of loan.
 - (e). The interpretation of Clause 4(a) of the MOU made by the port to cover all expenditure of the port is wrong. The whole MOU is about the jetty only. The clause C of preamble to the MOU refers only the infrastructure facility.
 - (f). The wharf will become a property of the NMPT only after the loan is repaid; till such time they cannot show it as a capital employed.
 - (g). Investments not related to MRPL jetty are not relevant. Other assets already in existence cannot be considered.
 - (h). In our written submissions, we have given sufficient reasons exposing the fallacy in the NMPT logic.
 - (i). The NMPT is following 'cargo handled' basis for apportionment of expenditure. Let them apply the same basis that they applied to

everybody for the launches in reference. In the absence of anything else, let them go by the number of ships.

- (j). Escrow means it belongs to neither party. Substantial interest earned on the balance of the Escrow account is not given credit on the Escrow side, which is an unjust enrichment for NMPT. The NMPT argument that there is nothing in the MOU about the accrual of interest is not correct.
- (k). In terms of clause 6 & 7 of the MOU, interest accrual cannot be diverted by the NMPT.
- (l). We agree to allocation of administrative and management cost. Only under the financial and miscellaneous expenditure, they have taken all port items. If they conform to those items that are covered under administrative and management overheads, we have no objection.

New Mangalore Port Trust (NMPT)

- (i). Wharfage is a cargo related charge; VRC have been brought in, in the light of TAMP Order.
- (ii). General cargo handling expenditure like cargo handling workers salary have been excluded.
- (iii). The expenditure on Dy. Conservator's office is apportioned at the same rate as administrative facility.
- (iv). 1995 letter clearly stipulates that ROI will apply.
- (v). Clause 5 of the MOU covers VRCs. They have agreed to pay the VRCs also. Now the vessels may be paying such charges. But, we are deducting the income from VRC from the expenditure. So the MRPL must pay VRC also. Their refusal to pay is objectionable.
- (vi). Clause 4 of the MOU covers all operation and maintenance cost. Dredging cost is substantial and the extra dredging was done only for the benefit of the MRPL jetty. They must agree to bear the cost of dredging.
- (vii). For determining the capital employed, sources of fund are not relevant.
- (viii). Now as directed by the TAMP, we are reckoning both with CRC and VRC. Even though we do not agree with the TAMP logic, we abide by it.
- (ix). It is not correct to say that the port has made no investment. Breakwater, dredging, etc. are our investment.
- (x).
 - (a). NMPT pays interest on the margin money.
 - (b). Exclusive use of jetty is given to the MRPL.
 - (c). We have spent from the project since they did not.
- (xi). Going by apportionment of expenditure based on GRT is acceptable to us if they so wish; but, it will work out to their disadvantage.
- (xii).
 - (a). Interest accrual in the Escrow account is shown as from that account. But, it is taken into our balance sheet.

- (b). We want to prepay the loans. However, HUDCO and banks are not keen on prepayment. We can prepay MRPL only after prepaying the others.
- (c). Interest accrual cannot be reckoned with for computation of wharfage.

(xiii). Fund is defined in the preamble of the MOU read with clause 6 as the total of loans. Interest is not included. We have taken only the relevant items of financial and miscellaneous expenditure and charged 14% thereof.

7. During the joint hearing, the MRPL submitted another written submission listing out the following issues on which difference of opinion persists.

- (i). Return on investment when NMPT funds are not invested.
- (ii). Claim of NMPT for return on investment on assets not related to the new oil jetty.
- (iii). Allocation of expenses unrelated to MRPL oil jetty.
- (iv). Adoption of tonnage handled as basis for allocation of certain expenditure.
- (v). Non consideration of interest earned on the funds available in the escrow account.
- (vi). Allocation of Finance & Miscellaneous expense without allocating Finance & Miscellaneous income.

The MRPL has also worked out a wharfage rate of Rs. 64.22 per ton.

8. During the joint hearing, the Chairman, NMPT and the Senior Counsel for the MRPL proposed another round of discussion between the officers to resolve the differences. The discussions were agreed to be concluded by the end of July 99. Thereafter, the Chairman, NMPT and the Senior Counsel for MRPL agreed to discuss and try to present an agreed proposal by 7 August 1999.

9. Despite several rounds of discussions, both the parties could not arrive at an agreed proposal. The NMPT vide its letter dated 22 April 2000 requested the Authority to fix the rate after considering the viewpoints of both the parties. It has also requested to reconsider the guideline issued by the Authority vide its Order dated 27 Oct. 98 in view of taking considerable profit element under the vessel related charges contemplated by the MRPL. The NMPT has worked out a revised wharfage rate of Rs. 102.76 per ton. Likewise, the MRPL vide its letter dated 18 April 2000 has also informed that both the parties are interested to leave the matter for a final decision of the TAMP, as they could not arrive at a conclusion mutually. Subsequently, the MRPL vide its letter dated 26 May 2000 has furnished its comments on the NMPT letter dated 22 April 2000 detailing its claim for fixing the wharfage charge.

10. Based on the records available and with reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges for consideration:

- (i). This Authority has already given the guidelines based on which the wharfage charge is to be jointly re-worked by both the parties. Even though more than 1½ years have elapsed since notification of the Order of this Authority in this regard and despite several rounds of discussions between both the parties, an agreed proposal has not emerged. Both the parties have now left the matter for a final decision by this Authority.
- (ii). This Authority has already given clear guidelines and both the parties have the benefit of having a definite MOU which governs the method of calculations of wharfage charge. The issues on which difference of opinion persists are more

relating to apportionment of various costs and different cost elements to be considered for wharfage calculations.

(iii). The areas of difference of opinion can be broadly classified as follows:

- (a). Return on investment.
- (b). Allocation of interest earned on the funds of the escrow account.
- (c). Allocation of overhead expenses.

(iv). Position with respect to iii (a) above.

The NMPT has claimed return on investment as follows:

- (a). Return on investment at 6% of assets created for jetty No. 10.
- (b). Return on investment at 18% for the port's own assets, which are directly or indirectly contributing to handling of cargo / service of vessels at jetty No. 10.
- (c). 18% return on investment on a sum of Rs. 642.10 lakhs stated to have been invested by the NMPT in the project.

The MRPL has contended that since the assets are not created with the own funds of the NMPT, there is no room for separately considering return on investment. Similarly, return on investment on other assets unrelated to MRPL shall not be included. Return on investment on the amount of Rs. 642.10 lakhs, as claimed by the NMPT is not admissible, as such investment has been made out of the escrow account.

The argument of the MRPL that the wharf will become a property of the NMPT only after the loan is repaid and till such time, the NMPT cannot show that as capital employed is not correct. If this argument is accepted, the NMPT cannot even charge wharfage because the wharf is not its property. As pointed out by the NMPT, for determining the capital employed, sources of funds are not relevant. In any case, the title of the assets rests with the NMPT.

Even though the terminology return on investment is used, the 6% claimed by the NMPT is for a 3% contribution each towards reserve for renewal, replacement and modernisation of capital assets and reserve for development, repayment of loan and contingency. Since the repayment of loan will be made at actuals from the escrow account, only 3% of capital employed needs to be transferred to the reserve for renewal, replacement, etc. of capital assets. It is logical for the port to provide for renewal, replacement and modernisation. So, instead of calculating ROI at 6% of the assets created for jetty No. 10, the NMPT should consider the actual amount of repayment of principal during the year and 3% of the related capital employed as a contribution towards renewal, replacement and modernisation of assets.

The MOU specifically provides for calculation of wharfage considering some percentage on capital employed to be fixed by the Government. This means it has already been recognised that return on capital employed on the new oil jetty will be reckoned with in the calculation of wharfage. For reasons given above, a 3% return on capital employed is admissible. However, the return on capital employed should not be diverted to the funds of the NMPT and should be retained in the escrow account.

The argument of MRPL negating the claim of NMPT for a return on investment on assets not related to MRPL jetty is also not tenable. It is a well accepted practice that all revenue earning activities contribute towards common assets created which are not directly earning revenue. Thus, apportionment of return on investment on assets not directly related to the oil jetty, is logical. However, while doing so, the NMPT should not include any other asset which are directly relevant to some other revenue earning activities.

The NMPT is also claiming 18% return on Rs. 642.10 lakhs on the ground that this amount has been funded by it, as certain project cost was incurred after commissioning of the main facility. The port has claimed this as its investment. However, this investment has been made out of unutilised balance of funds available in the escrow account. Funds utilised from the escrow account cannot be treated as an investment made by the NMPT out of its own internal resources.

As mentioned earlier, a 3% contribution towards renewal, replacement, etc. of capital assets is admissible which will be calculated on the value of assets created for jetty No. 10 irrespective of the source of funds. Since the investment of Rs. 642.10 lakhs has also been applied (as a part of the total investment) to create the assets of jetty No. 10, allowing a separate return of 3% on this investment towards renewal, replacement of loan etc. will result in double counting of return. Likewise, a 3% contribution towards development, repayment of loan, etc. is not admissible since actual repayment of principal will be reckoned for the purpose of calculation of wharfage. Since Rs. 642.10 lakhs is invested from the escrow account, the question of repayment of it does not arise.

The next component of return on capital employed is 12% interest. If the interest on Rs. 642.10 lakhs is allowed, it will be an income for the escrow account; and, the interest to be payable is a cost for the purpose of computation of wharfage. For reasons given in sub para (v) below, the interest earned by the escrow account is to be considered for determination of wharfage. That being so, this element will add to cost as interest payable to the escrow account and also gets deducted from the cost as a part of interest earned by the escrow account. In other words, interest payable and interest earned will neutralise each other with no net effect on the wharfage. Therefore, it will not be necessary to consider interest on Rs. 642.10 lakhs invested out of escrow account.

In working out the capital employed, the NMPT has considered working capital equal to one month expenditure allocable to MRPL jetty excluding depreciation. This method may be suitable for arriving at an estimate of working capital for a project, when actual figures are not available. In this case, the wharfage is to be calculated retrospectively with reference to actual figures of income and expenditure. That being so, the working capital is to be considered in the conventional manner i.e. Current Assets minus Current Liabilities. While computing current assets, cash balances of specific funds are to be excluded. Likewise, interest accrued on specific funds (like the one on MRPL loan) shall also be excluded from current liabilities. The Working Capital thus arrived at shall be apportioned to the new oil jetty. Since length of wharf is considered for allocation of indirect assets, the same apportionment basis is considered appropriate for allocation of working capital also.

(v). Position with respect to iii (b) above.

Interest earned on the balance of escrow account has not been considered by the NMPT while working out the wharfage and the MRPL is demanding inclusion of this item. The NMPT has mentioned that interest accrual in the escrow account is credited to the same account and not diverted elsewhere. The argument of NMPT is that why such credit should be given to the advantage of the MRPL while working out the wharfage charged. The port has also pointed out the absence of any provision in the MOU to credit back the interest on escrow account to wharfage calculation. Since the interest is earned due to port's prudent financial management, the NMPT has contended that the benefit should be available in the escrow account only. The Port Trust has also pointed out that it incurs expenditure on dredging, interest payment, etc., at the first instance from its general fund and subsequently at a later date it transfers such expenditure to the escrow account; and because of such delayed transfer the escrow account balance earns interest. It is to be recognised that like the expenditure items transferred at a later stage to the escrow account, the income earned may also be transferred subsequently to the escrow account. Hence, the delay in transfer to the escrow account is irrelevant as the notional interest earned due to delayed transfer of expenditure and the notional interest foregone on account of delayed transfer of income may neutralise each other. Since the escrow account is for a specific purpose, the interest earned under this account has also to be considered while determining the wharfage rate. The argument of using the interest accrual for prepayment of loan, to meet contingencies, etc., is irrelevant. Since the MRPL has provided guarantee for the loans, it is equally responsible for timely repayment of the principal.

(vi). Position with respect to iii (c) above.

- (a). The NMPT has apportioned the vessel related expenditure on the basis of GRT. The MRPL wants 'number of ships handled' as the basis, as the expenditure on operation and maintenance will be more related to usage which is closer to number of movement of vessels rather than traffic handled at the Port. Since the income for all the vessel related activities is calculated on GRT basis, it is justified in allocating the corresponding expenditure on GRT basis.
- (b). NMPT has apportioned the indirect expenses to the New Oil Jetty number 10 on the ground that these items provide indirect services to the New Oil Jetty. According to MRPL these expenses are not directly related to the New Oil Jetty and hence shall not be considered for calculation of wharfage.

The New Oil Jetty is an integral part of the Port. Every user of the port has to share the common expenses and hence apportionment of these expenses is found to be correctly done by the NMPT.

- (c). As clarified by the NMPT, the Traffic Manager's office expenses do not include expenditure pertaining to cargo handling workers. The new oil jetty is getting services indirectly from the department and hence apportionment of indirect expenditure of the Traffic Department and motor vehicle running expenditure are found to be in order.
- (d). Port is providing general facilities like break water, capital dredging, buoys, moorings, navigational structures, common services like road, lighting, electricity, etc., for MRPL. Further, it is logical to apportion the depreciation on assets not related to any of the revenue earning activities to all the activities of the port. The apportionment of

depreciation of these assets is found to be correctly done by the NMPT.

- (e). The Port provides fire fighting facility as a common user facility. Even if a dedicated fire fighting facility is provided at the Oil Jetty, the MRPL is using the other facilities of the port and not confining only to the jetty. It is, therefore, logical to apportion the expenditure on general fire fighting facilities on the basis of traffic handled. Similarly, apportionment of net expenditure on pump house is found to be in order, as it is a common user facility.
- (f). The MRPL objects to apportionment of electricity expenses. The NMPT has clarified that the MRPL makes direct payment only in respect of electricity supplied to the loading / unloading arms. The electricity is also required for general lighting, fire fighting and other equipment installed at the new oil jetty, and also for offices, colony, etc. The Port has explained that total income realised is deducted from total expenditure and the net expenditure is apportioned to various revenue earning activities. The approach adopted by the NMPT can be said to be reasonable.
- (g). The MRPL has objected to allocation of cost of operation of some floating craft and insisted that operating cost of the floating craft acquired under this project only can be considered. Since these floating craft are also used elsewhere, the MRPL has demanded that income earned out of such utilisation should also be adjusted against the expenditure. The argument of MRPL is not correct.

The port's arguments about cross usage of floating craft and the off setting effect of usage of other port craft at this jetty for which no separate cost is included in the calculation carry force. The method followed by the NMPT in this regard is in order.

- (h). MRPL's objection is that expenses on pension & gratuity allocated are post retirement benefit and hence shall not be considered. This view of MRPL does not appear to be reasonable. These are administrative over heads and have to be shared by all facilities.
- (i). The Port has allocated Finance and Miscellaneous (F&M) Expenditure but has not considered F & M Income. The MRPL's view is to include F & M Income on the ground that all administrative expenses though not related directly to MRPL activity have been allocated. In absence of non-allocation of income it will be a lopsided allocation of cost resulting in enrichment to the port.

Interest on loan has been considered separately as it is the actual amount of interest paid for the New Oil Jetty 10. Other expenditure like gratuity, pension, ex gratia, etc., are general administrative overhead expenditure hence apportioned on New Oil Jetty. All such overhead expenses of the port have been apportioned to the New Oil Jetty. This is on the ground that the New Oil Jetty being an integral part of the Port must share such common expenditure.

The NMPT has not apportioned the whole of Finance & Miscellaneous expenditure. Interest payable on loans other than the loans specific to MRPL jetty project, Bank Charges, items relating to previous years, etc., are not considered for apportionment. Pension, gratuity and ex gratia payment, which are grouped under the head Finance and Miscellaneous expenditure, are in fact administrative overheads, and hence apportioned to all revenue earning activities.

The MRPL demand for giving credit to Finance and Miscellaneous Income (FMI) does not appear to be reasonable. The FMI consists of interest earned on general and specific funds, charges recovered for some miscellaneous services, sale proceeds of unclaimed goods, etc. The main contributor to FMI is interest earned. This interest is earned on the Reserves of the Ports, which are primarily past accumulation. The MRPL, therefore, can not justifiably demand credit for the interest earned on the accumulated reserve funds of the Port. However, as already mentioned, the MRPL is justified in its claim on the interest accrual on the escrow account, the balance of which is not a part of Port's general or specific funds.

11. In the result, and for the reasons given above, the Authority approves the method followed by the NMPT for calculation of wharfage for the New Oil Jetty subject to the following modifications:

- (i). Instead of charging 6% ROI on assets created under this project, the NMPT should charge actual amount of repayment of loan during the year and 3% of the capital employed towards renewal, replacement and modernisation reserve.
- (ii). Return on investment on Rs. 642.10 lakhs invested out of the escrow account is not admissible.
- (iii). Working capital shall be calculated as the difference between Current Assets (excluding cash balances of specific funds) and Current Liabilities; and, the basis of its apportionment will be 'wharf length'.
- (iv). Interest earned on the balance of escrow account shall be considered for determination of wharfage charged.

12. The New Oil Jetty has been commissioned in the year 1996 and no final wharfage has been fixed for handling of cargo through this jetty. In view of the clear guidelines available now for calculation of wharfage, the NMPT is directed to work out wharfage charges, in line with the guidelines given, for the years 1996-97, 97-98, 98-99 and 1999-2000. Before forwarding the calculations and the proposed wharfage charges (to this Authority), the NMPT is advised to have the figures verified by the MRPL.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2000/Exty.]